

[原 著]

幕末期における旅人の移動手段としての荷車の登場
—東海道筋の人力車の先駆的形態に着目して—

谷 釜 尋 徳*

(2006 年 10 月 30 日受付, 2007 年 1 月 24 日受理)

**The Appearance of Freight-Carrying Carts Serving as
Means of Transporting Travelers during the Late
Tokugawa Shogunate Period (Edo Era)**

**—Special Focus on Precursor Vehicle Types to the Rickshaw
on the Tokaido Highway System—**

Hironori TANIGAMA

The present paper focuses on freight-carrying carts serving as means of transporting travelers on the Tokaido highway system within the late Tokugawa Shogunate period (Edo Era). It investigates at what period such vehicle types appeared, and the details of their structure. As means of discovering such facts, investigation is also made of what “vehicles” were generally used in Japan’s Early Modern period, why the use of such “vehicles” was not permitted on highways within the system existing in the late Tokugawa Shogunate period, and, in reality, at what point in time “vehicles” began to be used on highways.

A summary of the chief results of the present study are as presented below.

1. Within Early Modern period cities, against the backdrop of the advanced vehicle-making techniques of craftsmen, freight carts were in use: in Edo, the “Daihachi-guruma,” and in Osaka, the so-called “Beka-guruma.” Differences between these two vehicles in terms of structure were the use or non-use of spokes, the position of the steering apparatus for controlling right/left and forwards/backwards movements of the vehicle, and the operation method used by the pullers in front of the cart.

2. Up until the late Tokugawa Shogunate period, the use of carts on the highway system was forbidden by the Shogunate government. The reasons were due to policies of the Shogunate government, which, from a political perspective, desired to prevent damage to highway road surfaces and bridges, to prevent work being taken away from horses and laborers leading them, and also to preserve the stopping-posts system. Further, the more than 1,000 rivers or stream sites along the Tokaido highway system that existed at the latter part of the Early Modern period were one factor that hindered the used of vehicles.

3. In tandem with the rapid increase in traffic amounts on highways within the late Tokugawa Shogunate period, a movement occurred whereby petition was made to Tokugawa domain lords from the stopping-posts side to permit the use of freight carts. The Shogunate government gradually accepted such appeals, and in November 1862 (Bunkyo Year 2), full-scale permission was granted for the use of freight carts on the highways.

4. An investigation of vehicles serving as means of transporting travelers along the Tokaido highway system at the end of the Shogunate period as recorded in travel journals shows that these types of vehicles were used from an early time for commercial uses, and fares were set at relatively low prices. These vehicles were two-wheeled freight carts, and among these also included freight carts that combined the characteristics of the freight carts of East (Edo) and West (Osaka) Japan. However, these vehicles had the defect that they could not be used on steep inclines. From travel journals, confirmation was made that the number of persons riding in these vehicles was from one to six persons per one vehicle. How-

* 大学院博士後期課程 スポーツ文化・社会科学系

ever, for the present paper, the number of laborers required to carry (transport) such riding travelers could not be confirmed.

Key words: late Tokugawa Shogunate period (Edo Era), Tokaido, freight-carrying carts

キーワード: 幕末期, 東海道, 荷車

1. 問題の所在

過去の世界を時間軸にのせて解き明かそうとすると、われわれはその手掛かりを「史料」(＝歴史資料)に求めなければならない。史料は過去と現在とを結ぶ確実かつ唯一の媒体だからである¹⁾。いうまでもなく、ここでいう「史料」とは、文字史料にとどまらず図像などの非文字史料をも含む多様な資料のことを指している。そのため、ある一つの歴史的事象を紐解くにしても、用いる史料次第では時として異なる歴史像が描き出されることもある。それは、近世日本の街道事情を読み解く場合も例外ではない。

本稿は近世の街道筋における「車」の使用に着目するものであるが、制度史的な眼をもって関連する幕府の法令を編年的に並べてみると²⁾、旅人を対象とする車の使用は文久2(1862)年11月に幕府が全面的な許可に踏み切るまで、街道ではほとんど許されていないことがわかる³⁾。したがって、制度史の観点からみれば、近世の街道において車は少なくとも一般的には利用されていなかったといわねばならない。このことは、従来の交通史研究においては、主に制度史の立場から近世の街道筋には使用許可以降も車が走ることは稀であったと考えられてきたことから知られよう⁴⁾。

しかし、冒頭で述べたような「史料」の問題に照らしてみれば、これは「制度」という視点から街道事情のある一面の事実を捉えたに過ぎない。なぜなら、「制度」が必ずしも「実際」をあらわしているとは限らないからである⁵⁾。したがって、幕府の法令は街道における車の使用の実際を証かすための「史料」としては十分ではないことになる。そこで本稿では、街道筋を実際に往来した旅人の記録である「旅日記」を史料として併せて用いることにしたい。旅日記は幕府の法令からは知りえない街道筋の実際を語ってくれる可能性を有しているからである。

事実、幕末期の旅日記をみると、東海道筋で「車」を使用している現場に居合わせた旅人の記録に出会うことができるだけでなく、その車に乗って移動したことを明記した記録にも接することができる。これによって、幕末期の東海道においては一般的ではないにしても「車」が使用されており、旅人を乗せて運ぶ営業もなされていたことを知ることができるのである。この車は、人を乗せるために製造されたものではなく、当時一般に用いられていた荷車を転用したものであった

と思われる。しかし、幕末期の街道筋を走っていたこの車は、人を乗せて「人力」で動かす「車」であったという点で、明治3(1870)年より東京市街で営業が開始された「人力車」⁶⁾の先駆的形態をなす乗物として捉えることができよう。

このように、幕末期の街道事情は分析の視角を変えることによって再検討の余地が十分に残されているといわねばならない。そこで本稿では、路上における車の使用問題を取り上げ、とりわけ幕末期の東海道筋において旅人の移動手段として用いられた荷車に着目して検討することにしたい。

ここで、本稿に先行する関連の諸研究をみておこう。近世の交通史に関する分野⁷⁾はその研究の蓄積が多いことで知られるが、これまで街道筋や路上における車の使用問題が取り上げられることはほとんどなかった。その中であって、当該の問題について比較的詳しく論じているのは渡辺和敏⁸⁾である。渡辺は近世の陸上交通運輸に関する研究の希薄さを指摘し、街道における車両の導入及び使用問題を取り上げた。しかし、渡辺の論稿は宿駅と幕府との関係性に主眼を置いているため、旅人が移動手段として用いた車については触れることはなかった。

だからといって、この問題がこれまで全く見過ごされてきたわけではなく、齊藤俊彦⁹⁾、板倉宣聖¹⁰⁾の研究がその存在に触れている点は注目されてよい。とりわけ、齊藤は「旅日記」を数点用いて、実際に街道を車で移動した旅人がいたことを報告した。齊藤の論稿においてそれは「人力車」の先駆をなす乗物として取り上げられているが、旅人が乗った車の構造などについて詳細に検討しているわけではなかった。これに対して、板倉はこれまで近世において「人を乗せる車」がなかったと考えられてきた点を疑問視した。しかし、旅日記を史料として取り上げて街道筋に旅人を乗せた車が存在していたことを明確に指摘するものではなかった。このように幕末期の街道筋における旅人の移動手段としての車については、その実態は未だ解明されていないのである。

そこで本稿では、この種の車がいつ頃登場し、また如何なる構造であったのかについておおよその見当を付けてみることにしたい。そのことを探るための手順として、近世においてどのような車が一般に普及していたのか、なぜその車が幕末期まで制度として街道で

の使用が許可されなかったのか、実際にはいつ頃から街道で車が使用されるようになったのか、といった点についても併せて検討する。なお、本稿の検討においては数点の絵画史料を用いているが、その分析方法については主に黒田日出男の見解¹¹⁾によるものである。

2. 近世における車の製造技術と陸上輸送手段

本稿は幕末期における旅人の移動手段としての荷車について検討するものであるが、その前提として、ここでは車の製造技術と陸上輸送手段としての車の利用の実際に関して取り上げることにしたい。街道筋の車の問題を解明するためには、まずはこの時代にすでに車を製造する技術があったことを確認し、それに裏打ちされて一般に陸上輸送手段として車が用いられていたことを論じておく必要があると考えたためである。また、街道筋で旅人が移動手段として用いた車の構造に見当をつけるために、ここでは当時一般に普及していた荷車（大八車・べか車）の構造上の特徴についても検討しておきたい。

2.1 近世における車の製造技術

車の製造を生業とする職人として15世紀に誕生した「車作」は、18世紀頃には「車大工」ともいわれるようになった¹²⁾。ここでは、彼ら職人による荷車の有輻車輪の製造技術に着目することにした。

図1は貞享2(1685)年の『和国諸職絵尽』に描かれた「車作」の姿である。まずは、ここに描かれた車輪をもとに、その構造を説明することにしよう。有輻車輪の構造は、外側の「羽」、中心にある「轂」、それらを

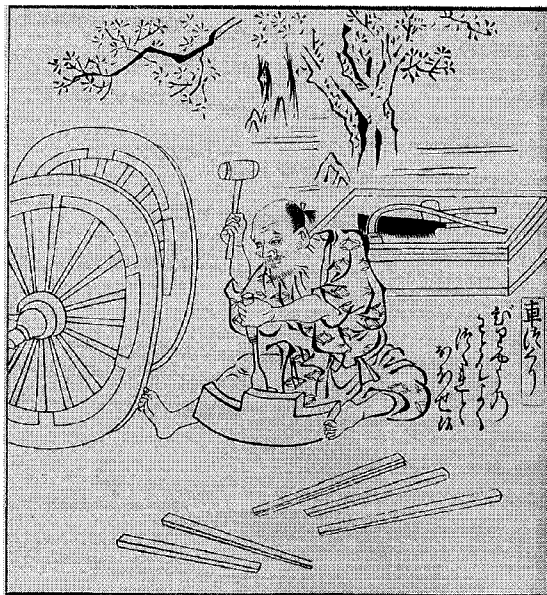


図1 羽を製造する「車作」

菱川師宣：『和国諸職絵尽』（1685）黒川真道編『日本風俗図絵2』柏書房，1983，p. 15，より転載。



図2 輻に轂を打ち込む「車大工」

「職人尽発句合」（1797）花咲一男編『未刊江戸職人づくし集』渡辺書店，1973，p. 92，より転載。

つなぐ「輻（＝スポーク）」から成っている。羽は1本の材ではなく、いくつかの弧状の板をつないで画中左手のような円形にしつらえられたもので、中央の職人が製造しているのがその一部分である。荷車の場合、羽6個・輻16本というものもあるが、羽6個・輻18本や羽7個・輻21本のものが多かったという¹³⁾。

元禄3(1690)年に刊行された『人倫訓蒙図彙』の「車作」の項目にも「雑車（荷車—引用者注）は輪木七枚、輻廿一枚なり。」¹⁴⁾と明記されている。また、後述するように、幕末期の『守貞漫稿』に記された「大八車」も同様の構造であることから¹⁵⁾、一般的な荷車の有輻車輪は羽7個・輻21本であったといえよう。

さて、『和国諸職絵尽』の中で職人は1個の羽をノミで削り、その後方の台上には鋸や手斧、槌を置いている様子が描かれているので、彼らの用いた工具を知ることができる。また、職人の周囲には輻が散らばっていることから、作業工程として輻と轂の組み立てはこの後の段階であったと推されよう。寛政9(1797)年の『職人尽発句合』に描かれた「車大工」をみると、輻と轂のつなぎ目の構造がわかる（図2参照）。この職人は轂の穴に木槌を用いて輻を打ち込んでいるところに注目されたい。この工程の後で、あらかじめ加工しておいた羽を合わせて車輪を完成させたのである。

本稿で検討していく「車」は、以上で検討したような車輪の製造技術や車軸の利用に裏打ちされたものであることを確認しておきたい¹⁶⁾。

2.2 各種の陸上輸送手段

近世初頭の江戸市中において、駕籠は誰しもが自由に利用できる乗物ではなく、「健康な一般人は武士も庶民も一切駕籠に乗ることは禁止されていた」¹⁷⁾ という。しかし、駕籠は街道筋では旅客用として許可されており、広く使用されていたのが庶民を対象とする「宿駕籠」であった。『守貞漫稿』の「宿駕籠」の説明書きには「自駕を携へざる旅人はこれを用ふ。俗に雲助と云ふ駅家の雇夫をして、これを舁かしむ。」¹⁸⁾と記されている。

2人乗りの駕籠もあったようであるが、一般的には1台の駕籠に旅人1人が乗り、2人の人足（駕籠舁き）が担ぐものであった（図3参照）。ゆえに、1人を運ぶために2人を要するという意味で、駕籠は非効率的な乗物であったといわねばならない。そこでここでは、この時代には「車」という多人数を運ぶこともできる手段（大八車・べか車）が存在していたことを確認しておきたい。

2.2.1 大八車

大八車とは、近世前期以降江戸をはじめ各城下町などで使用された荷車の一の種のことである。車台の長さは8尺（約242cm）、幅2尺5寸（約75cm）、車輪の径3尺5寸（約106cm）程度のものをいう¹⁹⁾。

『守貞漫稿』の挿絵（図4）をみると、二つの車輪は羽が7枚、輻が21本という造りになっている。また、同書に「左右各四爪あり。荷を積みて上より綱をかけ、この爪に結び止む 簀の子十二なり。」²⁰⁾と記されているように、車台は12本のすのこになっている、左右2カ所の前後に合計4つの爪があり、荷を積んで上から綱をかけて爪に結び止める構造になっていたことがわかる。操作方法是、前に楫があり引き手が左右と進退を決める。1人で引くことは禁止されていて、2〜3人で引き、1〜2人で後押しをしたといわれる²¹⁾。重い荷

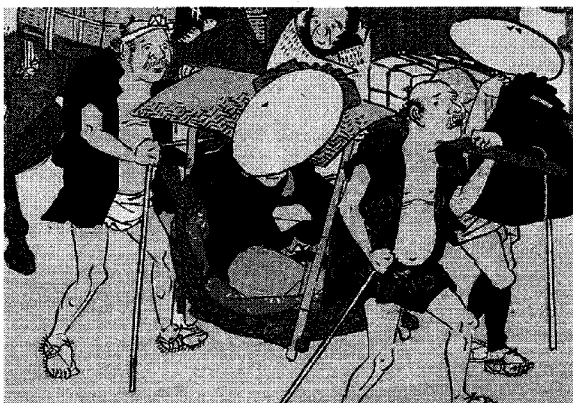


図3 東海道筋の宿駕籠

歌川広重：『東海道五拾三次之内 三島 朝霧（部分）』『保永堂版 広重 東海道五拾三次』岩波書店、2004、p. 47、より転載。

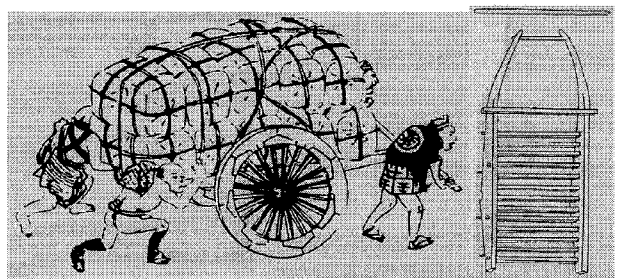


図4 江戸の大八車とその構造

喜田川守貞：『守貞漫稿』（幕末期頃）宇佐美英機校訂『近世風俗志（五）（守貞漫稿）』岩波書店、2002、p. 245、より転載。

物を積んで引くときには、下り坂などでは後押しの者に滑り止めの棒で制御させることもあった²²⁾。

寛文期（1661〜73）頃に江戸の物資運搬手段として登場した大八車は、元禄期（1688〜1704）頃より急激に数を増やし、享保12（1727）年には江戸市中で総数2,000台にも及んだという²³⁾。

2.2.2 べか車

近世の大坂における陸上輸送手段として活躍したのが「べか車」であり、これは積載量30貫（約112kg）で車力2人掛りの二輪の荷車である²⁴⁾。

べか車の構造をここでも『守貞漫稿』に尋ねてみよう。同書は「輪は板をもつてこれを製す。簀子もまた、全くに板を張る。長き物二間余、短物六、七尺、前に一、二条の綱を付け、二、三夫これを曳く。背にも、一、二夫ありて押し遣る。この車は後を楫と云ひ進退を掌る。」²⁵⁾と詳細に記している。この説明は、添えられた挿絵（図5）と併せてみると理解しやすい。車輪は板で造られ、車台は大八車のように隙間はなく板が張られている。長いものになると2間（約360cm）、短くても6〜7尺（180〜210cm）であるという。操作方法是、前方に1本ないし2本の綱を付けて2〜3人程でこれを引き、後方からは1〜2人が押す。べか車は後方が楫となり進退をつかさどっている。

2.2.3 大八車とべか車の構造上の差異

ここで、後の検討のためにも大八車とべか車との差

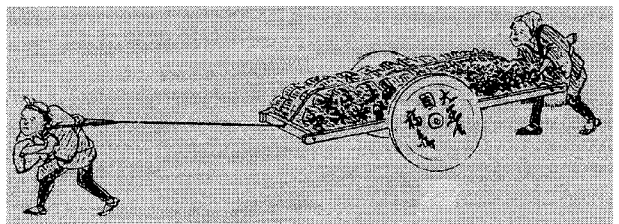


図5 大坂のべか車

喜田川守貞：『守貞漫稿』（幕末期頃）宇佐美英機校訂『近世風俗志（五）（守貞漫稿）』岩波書店、2002、p. 246、より転載。

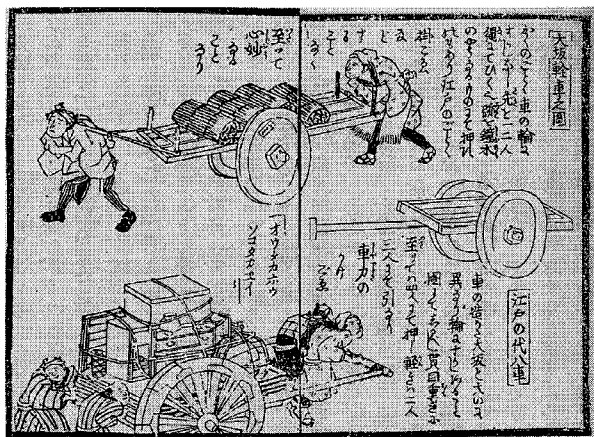


図6 大八車とべか車の対照比較

NHK データ情報部編：『ヴィジュアル百科江戸事情 第二巻産業編』雄山閣出版、1992、p. 216、より転載。なお、図中においては「代」八車という表現がみられるが、本稿では一般に用いられている表記が「大」八車であることを理由に、本図のキャプションでも「大八車」と表記した。

異を明確にしておきたい。『守貞漫稿』の説明書き及び挿絵から判ずるに、東西で活躍した二つの荷車における構造上の大きな違いは、車輪の造り、楫の位置、前方の引き手の操作方法といった点に求めることができる。

車輪の構造の差異は「輻」の有無にある。図4および図5を見比べてみると、大八車には輻があるのに対してべか車にはこれがない。このことについて1800年前後に記された『街廻噂』という滑稽本では、大八車とべか車が対照比較されている（図6参照）。

図6の挿絵に添えられた説明文をみると、大八車について「車の造りかた大坂と大いに異なり輪にすかしあること図にてしるべし」と記され、べか車の方は「かくのごとく車の輪にすじなし」と記述されている。同書においても、大八車とべか車の構造上の大きな差異は有輻車輪であるか否かという点に求められていることがわかる。

図4～6をみると、こうした輻の有無は車台に対する車輪の大きさの違いに起因しているように思われる。車輪が大きくなるとそれだけ重量がかさむので、大八車の方には力学的観点から「大きくても重くなく、しかも強度を弱めないために輻を入れることが工夫された」²⁶⁾のである。

次に、左右と進退をつかさどる「楫」の位置についてであるが、大八車は前方に楫があるのに対して、べか車の楫は後方にある点で異なっている。これは操作方法との関係から理解することができよう。大八車は前方の引き手が楫の横木を握って左右と進退を操作する仕組みになっている。一方、べか車の引き手は前方に付いている綱を引いて前進するため、重い荷物を乗

せた場合の方向の操作は容易ではなく、後方の者がこれを担う構造になっているのである。

以上、近世における代表的な陸上での輸送手段のうち、とりわけ本稿に関わるものを取り上げその構造を中心に検討してきたが、非効率的な駕籠と比べて1台で相当な重量の物資を運ぶことのできる荷車（大八車・べか車）は便利であることこの上ない。こうした荷車が街道で使用され、荷物のみならず旅人の輸送も行うようになれば、街道筋の宿駅の仕事は駕籠や人馬と比較してかなり効率良く運べることは間違いないのである。

それでは、なぜこの種の荷車が幕末期に至るまで街道筋での使用が許可されなかったのであろうか。その点について以下で検討していきたい。

3. 近世の街道事情

3.1 街道における車の使用禁止の理由

ここでは、まず当時代における街道の道普請を訪日外国人の見聞録を用いて確かめておきたい。

安永4(1775)年に長崎～江戸間を旅したスウェーデンの植物学者ツェンペリーは『江戸参府随行記』のなかで、「この国の道路は一年中良好な状態であり、広く、かつ排水用の溝を備えている。」²⁷⁾と称賛している。また、オランダ商館医として文政9(1826)年に商館長の江戸参府に同行したドイツ人のシーボルトも、「地面を平らにし、数インチ〔一インチは約二・五センチ、訳者注〕の厚さに小石・丸石または砂利を敷き、踏みかためてから、歩行者が歩きやすいように砂をまく。（中略）また必要に応じて堀・堤防・水路を設けている。」²⁸⁾と記録した。

上記の諸記述によれば、彼らの主たる旅程である東海道の路面には整備が施され、「一年中良好な状態」に保たれていたと推すことができよう。ツェンペリーの観察眼は、街道の路面が良好に維持されたその理由にまで及んでいる。すなわち、彼は「日本では、道をだいなしにする車輪の乗り物がないので、道路は大変に良好な状態で、より長期間保たれる。」²⁹⁾という点にそれを求めているのである。ツェンペリーの見解によれば、安永4(1775)年の時点で街道には「車」が使用されていなかったことになるが、彼はむしろそのことが路面を良好な状態に保っていたと指摘したのである。

近世の街道が「究極的には幕府権力に属する機関」³⁰⁾であるとすれば、幕政の一環として整備を徹底した街道に荷車が走り「道をだいなしにする」ことは幕府としては避けなければならない。したがって、幕府が街道で荷車の使用を許可しなかった理由の一つは、幕府権力の象徴である街道の路面を維持するところにあったといえよう。

しかし、仮に街道で荷車の使用を許可した場合、直ちに路面が「だいなし」になるという認識が幕府にあったかどうかは定かではない。そこで、こうした政治的な条件のみならず自然に由来する条件をみても、日本は地勢が急峻で車両交通に不便であり、急流河川が多いうえに車両積載荷物の重量に耐えうる架橋技術が高水準に達していなかったことが指摘される³¹⁾。

このうち、荷車の通行による橋の損傷という問題については、大坂における「べか車」の使用をめぐる事例で確かめることができる。大坂の公式文書にべか車のことがはじめて登場するのは安政3(1774)年の大坂町奉行所の触書である。同年9月11日に「へか車と唱、材木・石等を載せ運候車、近年ハ増長いたし、橋々曳通候節、往来人之妨ニ相成、其上橋々損強く、掛懸り之町々令難渋候趣相聞候間、向後右車橋々曳候儀差留候³²⁾と触れられている。これは、べか車の通行によって著しく橋の破損を招いているので、べか車の橋上通行を禁止する、という内容の触書である。当時の架橋技術では、車に荷物を積んで通行した場合、橋はその重量に耐えうる構造にはなっていなかったことがわかる³³⁾。

しかしながら、この触書は橋を保護するためにのみ出されたものではなかった。寛政3(1791)年12月13日、町奉行から「上荷茶舟乗とも近来働減難渋之旨、へか車ニて諸荷物運送之儀斟酌を加、舟方之障仕間敷、并へか車大きく致候儀者勿論、夜分曳通り候決して不致、大道等損候儀仕間敷事³⁴⁾という触書が出されているからである。これと同様の触書は寛政11(1799)年4月にも出されているが³⁵⁾、これらの触書には、べか車の進出により馬方や船方の荷物運送の営業権が脅かされているので、今後使用を極力差し控えるよう説かれているのである。

この時、町奉行がべか車ではなく馬方や船方の仕事を優先した理由は、寛政11(1799)年の触書の中に「馬持共ハ御伝馬役、舟方ハ運上等差出、御用ヲも相勤候儀ニ付、右等ニ差障、御用相怠候様成行候……³⁶⁾と明記されていることから知られる。要するに、馬方は幕府の伝馬役を勤め、船方は運上金(税金)を幕府に納めているので、これが滞らないようにするためにべか車を規制せざるをえなかったのである。

この大坂におけるべか車の使用規制の事例は、街道筋において荷車の使用が禁止されていた理由を教えているように思えてならない。仮に街道で人馬よりも効率的な荷車の使用が横行すれば、伝馬の提供を主目的とする宿駅の馬方は仕事を失い、幕府の宿駅制度に支障をきたすおそれがあるからである。したがって、街道における「車」の使用が幕末期まで許可されなかった理由は、路面や橋の破損を防ぎ人馬から仕事

を奪わないことにあり、ひいては宿駅制度を維持するための幕府の政策にあったと捉えることができよう。

ここで、政治的な側面のみならず自然的側面の方にも目を向け、とりわけ街道での荷車の使用を阻む要因として河川との関わり合いに注目することにした。街道筋で荷車を使用したとしても、荷車で河川を越すことは難しい。また、仮に架橋されていても、荷車が橋を著しく損傷する可能性を有していたことは上記の検討により明らかである。ゆえに、街道における車の使用規制は、河川が存在に由来するところも大きかったように思える。

近世において渡河の方法は大きく分けて橋、渡船、渡渉の3つであるが、天保14(1843)年にまとめられた『東海道宿村大概帳』から橋の数を拾い出してみると、東海道には1081の橋が架けられていたことがわかる³⁷⁾。また、その他に渡船により渡河していたのは6カ所、渡渉は7カ所である。したがって、天保14(1843)年頃の東海道筋には荷車不能使用の場所(河川)が1,000カ所以上もあったことになり、これも街道筋における荷車の使用を妨げる大きな要因となっていたに違いない。

3.2 街道の宿駅と請願運動

近世の宿駅は、幕府の御用交通を円滑にするための人馬継立及び休泊業務の遂行が義務づけられていた。宿駅は規定数の人馬を飼養能力の限界をこえて定置し、必要に応じて公用通行者などの使役に供していた。また旅籠や茶屋などでは公定の賃銭で宿泊させねばならなかったが、その対価は一般的な時価相場よりもはるかに低く、そのことが宿駅の財政を圧迫していたという³⁸⁾。

幕末期に至って街道の交通量は急激に増加し、多くの宿駅が財政的赤字を露呈させていった。交通量の増大によってその負担が直接的に宿駅に転嫁されるのであるが、近世中期以降に馬の絶対数が極端に不足してくるという現実と直面し、本来馬が担うであろう相当部分を人力で負担することを宿駅側は余儀なくされたのである³⁹⁾。ここに、宿駅側から幕藩領主に対して荷車の導入を認可せようとする請願運動がおこる理由があった。人や馬による交通生産力の制限を打破する唯一の方法は、陸上では「車」の使用に他ならなかったからである⁴⁰⁾。

宿駅が財政的困窮を理由に荷車の使用許可を願い出た事例は、幕末期に先んじて弘化2(1845)年の中山道にみることができる。同年10月8日、垂井・今須両宿は大垣藩御預り役所に対して、「二カ宿ニ老引板車御免被仰付被下候ハ、人馬役之者共申合せ、御用御継立多時分、商人荷物差湊候節ハ板車ニ而無滞運送仕り候ハ、人馬助成勿論、御廻米津出等之助成ニ

も屹と相成、畢竟難渋も立直り、……」⁴¹⁾ という請願を提出している。すなわち、垂井・今須両宿に1人引きの板車(=荷車)の使用を許可してもらえれば、人馬はもちろん廻米の運送も滞りなく行うことができ、宿駅は困窮から立ち直れるというのである。

その後、両宿は3年ほど経過して大筋でその目的を達成する。嘉永2(1849)年に両宿の宿役人が大垣藩御預り役所に提出した請書には、「畢竟難渋立直り永久無難相続可仕と奉存候間、別段之御救被思召、板車式拾輛ツゝ御免被成下置候…試として御聞濟被成…近郷馬持共不差響様締り付置、可成丈小形ニ致……」⁴²⁾ という文言がみられる。両宿には試験的に各宿に20台ずつ小型の荷車の使用が許可されたのである。これが、制度的にみて五街道で最初の荷車の導入であった。これ以降、幕末期において嘉永7(1854)年8月に東海道二川・御油・赤坂・藤川宿から、各宿ごとに荷車を10台ずつ備えることが願い出られ、道路や橋を破壊しないことや、宿の人馬が不足した場合にのみ使用することという条件付きで安政4(1857)年4月に許可されている⁴³⁾。

このように、宿駅財政の困窮を背景として宿駅側からの請願運動が起るようになり、街道筋における荷車の使用が徐々に認可されていくが、文久2(1862)年11月、幕府はついに諸街道にこれを全面許可することになる。幕末期における交通事情の変化は長きにわたる幕府の政策をも揺るがし、街道筋での「車」の使用を制度のうえでも可能にしたのである。

このときの触書は、「諸道中筋御用荷物其外共、車相用られ候場所ハ車ニ而運送不苦候、尤小形ニ補理、往来之妨ニ不相成、道橋破損不致様、心を引引通し可申候」⁴⁴⁾ というものであった。この一文から、幕府がとりわけ危惧していたのは、荷車による「道」や「橋」の破損であったことが明確になろう。また、触書の文面からして、「往来之妨」、「道橋破損」といった注意は促されているものの、その車に人を乗せることを禁じる文言は見受けられない。

したがって、文久2(1862)年11月以降、街道筋で荷車に人を乗せて運搬したとしても、制度上咎められる理由はなかったことになる。駕籠などと比較した場合の荷車の効率性を考えれば、営業として旅人を車に乗せて運ぶ者が現れても不思議ではあるまい。

4. 旅人の移動手段としての荷車に関する検討

4.1 街道筋における旅人の移動手段としての車の導入について

4.1.1 中井竹山の提案

これまでみてきたように、近世においてはほぼ幕末期に至るまで街道筋での荷車の使用は公認されてい

なかった。そのため、旅人が道中で利用できる「車」も公式的には存在しなかったことになる。しかしながら、当時の日本人が街道で荷車に人を乗せて運搬することを全く考えつかなかったわけではない。18世紀末頃の大坂の儒学者である中井竹山がその著作において当該の問題を取り上げているからである。中井竹山は『草茅危言』(1789)の中で、「別駕車の事」という項目を設けて次のような発案を提示しているの、一部抜粋して紹介しておきたい⁴⁵⁾。

「愚は又創意を以て此車を道中驛次の人馬不自由成所に用ひ、或は宿々に皆用意して人馬支への時に出し用ひ度者とす、二駄分は心よく一兩に積可、諸侯の往来杯に家中の乗掛を二駄分前後に積て、中に兩人並座し談話をしつゝ行可、雨天には荷を平かに、中に兩人分れて其上に座し、乗掛合羽を用ゆ可、川有所は浅きは其儘にて渡可、ちと深きは荷をおろし、車力の者かつぎ渡り、人をも負渡し、空車にて通す可、荷の積卸も馬と違ひ簡便にて、又兩有ば猶更手間の入事無、車力も肩背の勞を省き、駕籠を昇、徒荷をかつぐより勝手成可、賃錢は一兩にて一駄半程の定ならば、旅人も人足も共に利有可、驛場より少し宛の掛り者を賃錢より取、車を作り修するの料とす可、是皆多少の便ならずや、」

竹山のいう「別駕車」とは大坂の「べか車」と街道の「駕籠」とを引っ掛けた言葉であるが、彼の提案の概略は次のようである。私は創意工夫をもって「べか車」を道中の宿駅で人馬が不自由な場所に用いたり、全ての宿々に用意して人馬に支障がある時に使用したいと考えている。馬2頭分の荷物はこの車1台に積むことができるだろう。諸大名の往来などに際して家来が馬に乗せる荷物2頭分を前後に積んで、中央に2人が乗車すれば談話しながら行くことができる。雨天時には荷物を平らに並べ、2人が分かれてその上に座り合羽を用いればよい。また、川のある場所では浅ければそのまま渡り、やや深ければ荷物を下して車引きの人足が担いで渡り、人も背負って渡河し、空き車にして通せばよい。このような車を導入すれば、荷物の積み下ろしも馬と違って簡便で手間のかかることもない。人足も肩や背の勞を省き、駕籠や荷物を担ぐよりも楽になるだろう。乗車料金は1台で馬1頭半ほどと定めれば、旅人も人足も利を得ることができる。宿駅でそのうちの少しずつ経費を取って、車の製造及び修理の費用にあてれば、皆かなり便利になるだろう。

このように、中井竹山は街道で「べか車」をモデルとした「人を乗せる車」(=別駕車)についてかなり具体的な発案をしているのであるが、彼の案が公に実現可能になるにはその後70年以上もの月日を待たねば

ならなかった。

4.1.2 松兵衛の営業許可願い

慶應元(1865)年8月頃、江戸本郷五丁目良七の店子である松兵衛という者が、人と荷物を輸送する営業の許可を求めて江戸町奉行に出願している。この時、松兵衛が出願した趣旨は次のようである。最近、御用繁多で道中の往来が多くなり、駕籠の代わりに、小車に旅人を乗せて運んでいるところがある。この例にならって、江戸でも同様の営業を開始したい。車は幅3尺(約90cm)、長さ9尺(約272cm)余り、高さ1尺7~8寸(約51~54cm)ほどに造り、2人引きで乗客は3人まで、荷物も約100貫目(約375kg)に制限し事故を起こさぬように注意して冥加金も納める、というものであった⁴⁶⁾。

この願い出を受けた江戸町奉行は調査の結果、「右は東海道岡崎辺りより草津宿までの間にてもっぱら相用ひ、弁利の趣には相聞へ不都合の儀もこれ無く候へ共……」ということを確認し、同年10月試験的に5台に限って営業を許可している⁴⁷⁾。この一件のその後は、『警視庁史』によれば「十月試用の結果、人を乗せることは許されなかった」⁴⁸⁾という。

ともあれ、ここでは松兵衛の出願に対する町奉行の調査結果に、「右は東海道岡崎辺りより草津宿までの間にてもっぱら相用ひ」と記されている点に注目されたい。文久2(1862)年11月に諸街道での車の使用が全面許可されてから少なくとも3年以内には、東海道路筋(岡崎~草津間)では旅人を車に乗せて運ぶ営業が開始され、「もっぱら相用ひ」の状態になっていたことが知れるのである。

4.2 旅日記にみる東海道路筋の車

まず、文久2(1862)年12月より鹿田村(現・群馬県笠懸町)を出立し、翌年正月まで53日間をかけて伊勢参宮の旅をした田中喜宗治の旅日記『伊勢参行紀行』をみておきたい。田中喜宗治は文久3(1863)年正月12日に、東海道桑名宿付近で旅人を乗せた車を目の当たりにしている。諸街道での車の使用が全面許可されたのは文久2(1862)年11月のことなので、それから僅か2カ月余りで街道には既に旅人を乗せて運ぶ車が走っていたことになる。だとすれば、文久2(1862)年11月以前の街道にも、幕府による規制など無関係に車が使用されていたとも考えられる。

『伊勢参行紀行』には桑名近辺での記述として、「桑名海道ニ而旅人ヲ乗セ賃銭ヲ取テ稼ト成図如此」⁴⁹⁾と記されているが、「賃銭ヲ取テ稼」とあることから営業として行なわれていたことがわかる。また、この旅日記には一行が実際にみた「車」が図7のごとくに描かれ、車台には旅客1名と複数の荷袋が載せられていることがわかる。そこで次に、図7を基にして彼ら一行

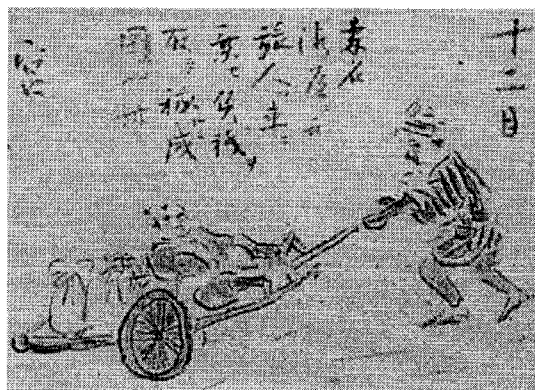


図7 『伊勢参行紀行』(1863)に描かれた人に乗せる車
田村喜宗治:『伊勢参行紀行』(1863)『笠懸村誌 別巻三 資料編 近世史料集』笠懸村, 1989, p. 254, より転載。

が見た旅人を乗せた車が如何なる構造から成っていたのかについて見当をつけてみたい。

図7より判断するに、この車は最初から人に乗せるために造られたものではなく比較的小型の二輪の「荷車」であると推される。そこで、先に検討した荷車(大八車・べか車)の構造上の特徴に照らしてみることにする。まず、車輪の造りをみると、この絵から確認できる限りで輻(=スポーク)が入っている点が指摘できるが、これは大八車の車輪の特徴である。

運搬の方法はどうであろうか。大八車には前方に横木が付いており、べか車は綱を引いて動かす構造になっていた。図7からは判別し難いが、この車の構造は後者の方に類似しているとみなすことができよう。また、図7では車を動かしている人足は車の方を向いているが、これは押しているのかそれとも引いているのかが判然としない。その手掛りを得るために、乗車している旅客の身体の向きに注目したい。一概にはいえないが、この種の乗物に乗るとき、駕籠の場合がそうであったように(図3参照)、乗客は進行方向に身体を向ける可能性が高いと思われる。乗車しながら前方に拓けた道中の風景を堪能しようとするならなおさらであろう。したがって、図7で旅客の身体の向きを進行方向であると仮定すると、人足はこの車を引いていることになる。体勢は後ろ向きではあるが、多少の勾配によってこのような姿勢をとったとしても何ら不思議ではあるまい。何よりも、人足が握っているのがべか車の如く「綱」であれば、この方向に進む意外にはありえない。車台につながれた綱を引っ張ることによって車は移動するが、綱を押しても車台は動かないからである⁵⁰⁾。図7の人足は1人であるが、小型の荷車に人を1人と若干の荷物をのせる程度であれば、人足は1人でも十分こと足りたと考えられる。

ともあれ、上記の検討によれば田中喜宗治一行がみた「車」とは、車輪が江戸の大八車、運搬方法が大坂

のべか車の特徴を有する構造になっていた。東海道という大動脈で「旅」を通して東西の文化が行き交っていた時代に、その只中の街道筋において「荷車」の東西文化が出会い、混在するに至ったとみるのが自然であろう。

次いで、文久3(1863)年正月から3月まで阿見村(現・茨城県阿見町)から62日間の伊勢参宮の旅をした野口市郎左衛門の旅日記『道中日記帳』の記述を検討してみよう。まずこの旅日記には、正月26日に「池鯉鮒より鳴海迄車ニ乗る、百文ツヽニ而四人のる、随分午よりはよい」⁵¹⁾と記されている。彼らは東海道池鯉鮒から鳴海まで「車」で移動しているが、この車には少なくとも4人乗車することができ、賃金は1人につき100文で比較的安価であったことがわかる⁵²⁾。また、「随分午よりはよい」という一文からして、多少速度を出して運搬していたとみえる。一行がこの車を見た時期が、前出の田中喜宗治の事例と2週間ほどしか違わないことからしても、この時期の東海道において旅人の移動手段としての荷車は広く普及していたことがうかがえよう。もちろん、近世における移動手段は徒歩が主流であったことに疑う余地はない。それでも、上記の事例から推して幕末期の街道筋には相当な数の旅人を乗せて運ぶ車が行き交っていたものとみられる。

その2年後の慶應元(1865)年にも、本堅村(現・滋賀県大津市)の錦織五兵衛義蔵が当該の車に乗ったことが、彼の旅日記である『東海紀行』に明記されている。錦織五兵衛一行は、東海道において「車」に2度乗っているが、はじめは江尻～府中間で「五兵衛元三郎勝兵衛等三人大八車ニ乗シテ走ル面白シ、但車始テナリ。(中略)凡二里半斗り大八車ヨリ三人共下ル、一人分金一朱ツヽ安シ」⁵³⁾と記録されている。前述した松兵衛の一件で、町奉行は東海道岡崎～草津間で旅人を車に乗せて運ぶ営業が行われている旨の調査結果を示したが、『東海紀行』の記述によってその他の区間(地域)でも同様の営業が行われていた点が指摘されるのである。2度目は矢矧～池鯉鮒間で、「東矢矧此処ヨリ五兵衛大八車ニ乗」⁵⁴⁾との記述がみられる。

この旅日記における「大八車」という表現から、錦織五兵衛一行の乗った車は「荷車」であったことが判明するが、先の事例のように東西の荷車の特徴が混在したものであったかどうかは定かではない。また、賃金は「一人分金一朱ツヽ安シ」と記され、彼らの感覚からして安価であると捉えられている。この種の車の賃金が比較的安価だった理由は、営業の初期段階においては賃金を安くすることで旅客を招き入れる必要があったこと、もしくは、駕籠かきや人馬の賃金を上回らないように配慮した結果であったことなどが考え

られよう。

4.3 外国人による見聞

幕末期の東海道において、偶然にも上記の旅人を乗せて運ぶ車を見た外国人がいた。駐日英国公使として来日した外交官アーネスト・サトウである。彼は慶應3(1867)年5月に画家のワグマンとともに大坂～江戸間を旅した際、東海道関～桑名間での見聞を次のように伝えている⁵⁵⁾。

「関と桑名の間の平地では、ロンドンの街路を果物の呼び売りをして歩く行商人の荷車の格好をした、それも驢馬ではなく、人間が引く小型で無蓋の乗合車に人が乗っているのを見た。一八六九年に流行り出した人力車の先駆をなすこの小型の乗り物には、大人が六人ほど乗っていたのである。」

サトウがみた荷車のような「人間が引く小型で無蓋の乗合車」には大人が6人ほど乗っていたという。この種の車が使用されていた場所について、関と桑名の間の「平地」であると記録されているが、ここに旅人を乗せて運ぶ車の特徴のひとつを見出すことができよう。また、サトウは本稿と同じくこの車を「人力車の先駆をなすこの小型の乗り物」と位置づけているので、彼による人力車に関する見解を併せてみておきたい。

サトウは「ほとんどの街道とそれに準じる道ではこの国で『人力車』あるいは『俥』と呼ばれる輸送手段を利用することができるが、それでも全行程を通してではなく、傾斜がゆるやかな道の状況に応じてのみ可能なのである。」⁵⁶⁾と述べている。これによれば、人力車は傾斜が急な場所では使用できない乗物であったことになり、幕末期の東海道で走っていた旅人を乗せた車もまた同様であったといわねばなるまい。ここに、サトウの客観的なまなざしをして、「人力」で動く「車」の限界が指摘されているのである。

いかに幕府の政策上の制限が取り払われても、自然条件に適った場所でなければ荷車の使用は難しかったのである。その意味では、勾配の急な場所であっても使用可能な駕籠は便利な乗物であった。しかしそれでも、以上でみた旅人の証言にみる荷車に乗った人の数(1～6人)からすれば、荷車の方が旅客運搬の効率性に優れていたことが明らかである。ただし、荷車を動かしていた人足の数本稿の検討によっては証かされなかったもので、その解明は今後の課題となろう。

5. 結 び

本稿において検討した結果をまとめると、以下のよう整理することができる。

1. 近世都市においては職人の高度な車輪の製造技術を背景として、江戸では「大八車」大坂では「ベ

- か車」という荷車が用いられていたが、両者の構造上の差異は、車輪の大きさに由来する幅の有無や楯の位置、前方の引き手の操作方法にあった。
- 幕末期に至るまで、街道筋における荷車の使用は幕府によって禁止されていたが、それは幕政上の側面からみれば街道の路面や橋の破損を防ぎ人馬から仕事を奪わないためであり、宿駅制度を維持するためであった。また、近世後期の東海道筋に1,000カ所以上あった河川の存在も、車の使用を妨げる要因になっていた。
 - 幕末期における街道の交通量の急激な増加に伴い、人馬継立や休泊業務の遂行が義務づけられていた多くの宿駅が、規定数の人馬を飼養能力の限界をこえて定置したために財政的赤字に陥っていった。そのため、宿駅側から人馬による交通生産力の制限を解いてもらおうと、幕藩領主に対して荷車の使用許可を求める請願運動が起ることとなった。幕府はその請願を徐々に受け入れ、文久2(1862)年11月には諸街道に荷車の使用を全面的に許可するに至った。
 - 旅日記に記された幕末期の東海道に走っていた車について検討してみると、この種の車は早くから営業用として用いられ、運賃は比較的安価に設定されていた。人力車の先駆的形態をなすこの車は二輪の荷車であり、中には東西の荷車の特徴が混在した構造を有するものもあったが、勾配の急な場所では使用できないという欠点を持っていた。この車の乗車人数は1台につき1~6人が確認されたが、旅客を運搬する人足の数を特定するには至らなかった。

注記および引用・参考文献

- 1) 東京大学教養学部歴史学部会編：『史料学入門』岩波書店、2006、p. 1.
- 2) 嘉永2(1849)年—中山道垂井・今須両宿に小型の荷車の使用を許可する、安政4(1857)年—東海道二川・御油・赤坂・藤川各宿に荷車の使用を許可する、文久2(1863)年—諸街道で荷車の使用を全面許可する、元治元(1864)年—京・伏見・草津間に小型の荷車を許可する、慶應2(1866)年—江戸市中及び五街道における荷物輸送の馬車の使用を許可する(齊藤俊彦：『くるまたちの社会史』中央公論社、1997、p. 5)。
- 3) 都市では牛に引かせる荷車(=牛車)を使用しているところもあったが、それは「京とその周辺、江戸とその周辺にかぎられていた」(遠藤元男：『日本職人史の研究 VI 日本職人史百話』雄山閣出版、1985、p. 303) という。
- 4) そのことは、この分野の権威者である児玉幸多の「江戸時代には、諸街道では車の使用が禁止されていて、幕府が全面的に許可するのは文久二年(一八六二)のことで、それも將軍上洛に際しての諸物資の輸送で止むを得ずの処置であったから、すぐに諸街道で車が用いられたわけではなかった。」(児玉幸多：『宿場と街道』東京美術、1986、p. 96) という指摘に端的にあらわれている。
- 5) このことについて福井憲彦は、「制度の変遷を編年的に確認するという作業は必要なのであるが、気をつけなければいけないのは、制度は実態ではないという、ごく当然な認識を忘れないようにすることである。」(福井憲彦：『歴史学入門』岩波書店、2006、p. 14) と指摘している。
- 6) 人力車は、明治2(1869)年頃に東京の和泉要助・高山幸助・鈴木徳次郎らが創製し、明治3(1870)年の春に官許を得て東京市街で営業したのがはじめてとされている(福地重孝：『人力車』『日本風俗史事典』弘文堂、1979、p. 331)。以来、人力車は各地に広まり、明治8(1875)年当時における日本全国の人力車数は11万台を数えたという(西川武臣：『横浜開校と交通の近代化』日本経済評論社、2004、p. 69)。また、人力車は街道筋にも普及した。例えば、明治14(1881)年に北多摩郡喜多見村(現・東京都世田谷区)から伊勢参宮の旅をした小泉角兵衛の旅日記『道中万覚帳』をみると、角兵衛一行は東海道筋において人力車を頻繁に利用していることがわかる(小泉角兵衛：『道中万覚帳』(1881)『伊勢道中記史料』世田谷区教育委員会、1984、pp. 74-88)。
- 7) この分野においては、主に制度史の観点から多くの研究が行われてきた。その一部を以下に紹介しておきたい(論文を除く)。
 本庄栄治郎：『日本交通史の研究』改造社、1929/
 樋畑雪湖：『江戸時代の交通文化』刀江書院、1931/
 田村栄太郎：『近世日本交通史』清和書店、1935/
 大島延次郎：『日本交通史論叢』国際交通文化協会、1939/
 児玉幸多：『近世宿駅制度の研究』吉川弘文館、1957、
 『宿場と街道』東京美術、1986/
 豊田 武・児玉幸多編：『交通史』山川出版社、1970/
 新城常三：『新稿 社寺参詣の社会経済史的研究』塙書房、1982/
 交通史研究会編：『日本近世交通史論集』吉川弘文館、1986/
 丸山 雍成：『日本近世交通史の研究』吉川弘文館、1989/
 渡辺和敏：『近世交通制度の研究』吉川弘文館、1991/
 深井甚三：『幕藩制下陸上交通の研究』吉川弘文館、1994/
 児玉幸多編：『日本交通史』吉川弘文館、1992/
 丸山雍成・小風秀雅・中村尚史編：『日本交通史辞典』吉川弘文館、2003。
- 8) 渡辺和敏：近世における交通手段の特質—特に車輛の導入・使用問題をめぐって—「愛知大学総合郷土研究所紀要」27 輯、1982. 3、pp. 31-57。
- 9) 齊藤俊彦：『人力車』産業技術センター、1979/
 齊藤俊彦：『くるまたちの社会史』中央公論社、1997。
- 10) 板倉宣聖：『日本史再発見』朝日新聞社、1993。
- 11) 日本史の領域における図像学研究の先駆者である黒田日出男は、絵画史料を分析するための留意点として大きく次の3点をあげている。
 第1は絵画史料の個性に着目すること、第2は絵

画史料を読む「構え」、つまり美術史学の古典や記号論の諸成果を取り入れるなど、自覚的に読解のための分析方法を学んでいくこと、第3は原本を精密に検討する機会が簡単に得られないため、誰にでも見ることができる絵画史料を利用することである（黒田日出男：『姿としぐさの中世史』平凡社、1986、pp. 234-236）。上記のほかに黒田による図像学的な研究の一部として、以下の諸成果をあげることができる。

『境界の中世 象徴の中世』東京大学出版会、1986/「絵画史料の読み方（週刊朝日百科 日本の歴史・別冊 歴史の読み方）」朝日新聞社、1988/『謎解き 洛中洛外図』岩波書店、1996/『謎解き 日本史・絵画史料を読む』日本放送出版協会、1999/図像の歴史学「歴史評論」606号、2000. 10、pp. 3-19/『龍の棲む日本』岩波書店、2003/『絵画史料で歴史を読む』筑摩書房、2004。

なお、「スポーツ図像」の読解に関しては、稲垣正浩の研究が詳しい（稲垣正浩：スポーツ情報学に関する基礎的研究—その3. スポーツ図像学的アプローチ「日本体育大学体育研究所雑誌」25号、2000. 3、pp. 11-33）。

- 12) 遠藤元男：『日本職人史の研究 VI 日本職人史百話』雄山閣出版、1985、pp. 304-305。
- 13) 遠藤元男：『路と車』毎日新聞社、1980、pp. 115-116。
- 14) 「人倫訓蒙図彙」（1690）朝倉治彦校注『人倫訓蒙図彙』平凡社東洋文庫、1990、p. 221。
- 15) 喜田川守貞：「守貞漫稿」（幕末期頃）宇佐美英機校訂『近世風俗志（五）（守貞漫稿）』岩波書店、2002、p. 244。
- 16) 小島慶三が「職人の技能と熟練は、江戸半ばに、新しい技術とシステム、材料・手法に適應して近代に至る工業の裾野を形成していた。」（小島慶三：『江戸の産業ルネッサンス』中央公論社、1989、p. 202）と指摘していることから推して、幕末期における「車作」や「車大工」による車輪の製造技術もまた、高度な水準に達していたとみるべきであろう。
- 17) 大石慎三郎：『江戸時代』中央公論社、1977、p. 124。
しかし、元禄期（1688～1704）頃になると庶民は経済的台頭を背景に遊樂に興じるようになり、彼らの駕籠の利用は盛んになる一方であったという（同上書、p. 126）。
- 18) 喜田川守貞：「守貞漫稿」（幕末期頃）前掲『近世風俗志（五）（守貞漫稿）』p. 240。
- 19) 丸山雍成：「大八車」『日本交通史辞典』吉川弘文館、2003、p. 529。
- 20) 喜田川守貞：「守貞漫稿」（幕末期頃）前掲『近世風俗志（五）（守貞漫稿）』p. 245。
- 21) 遠藤元男：『路と車』毎日新聞社、1980、p. 145。
- 22) 遠藤元男：『日本職人史の研究VI 日本職人史百話』雄山閣出版、1985、p. 309。
- 23) 大石慎三郎：前掲書、p. 128。
- 24) 小林 茂：「べか車」『日本交通史辞典』吉川弘文館、2003、pp. 801-802。
- 25) 喜田川守貞：「守貞漫稿」（幕末期頃）前掲『近世

風俗志（五）（守貞漫稿）』p. 246。

- 26) 板倉宣聖：前掲書、p. 35。
- 27) ユンペリー：「江戸参府随行記」高橋文訳『江戸参府随行記』平凡社東洋文庫、1994、p. 106。
- 28) シーボルト：「江戸参府紀行」斎藤信訳『江戸参府紀行』平凡社東洋文庫、1967、pp. 20-21。
- 29) ユンペリー：「江戸参府随行記」前掲『江戸参府随行記』pp. 106-107。
- 30) 渡辺和敏：近世における交通手段の特質—特に車輪の導入・使用問題をめぐって—「愛知大学総合郷土研究所紀要」27輯、1982. 3、p. 34。
- 31) 同上書、p. 34。
- 32) 大阪市立中央図書館市史編集室編：『大坂編年史第11巻』大阪市立中央図書館、1971、p. 140。
- 33) 実際には、触書の文面を逆手にとって車を担いで橋を越すことが享和期（1801～04）頃に横行していたようであるが、それも享和元（1801）年2月の触書で禁止されている（新修大阪市史編纂委員会編：『新修 大阪市史 第4巻』大阪市、1990、pp. 524-525）。
- 34) 児玉幸多編：『近世交通史料集 9 幕府法令 下』吉川弘文館、1979、p. 96。
- 35) 同上書、pp. 109-110。
- 36) 同上書、p. 109。
- 37) 「東海道宿村大概帳」（1834）『近世交通史料集 4 東海道宿村大概帳』吉川弘文館、1970、pp. 1-1025。
- 38) 丸山雍成：「宿場の組織」『日本交通史』吉川弘文館、1992、p. 243。
- 39) 渡辺和敏：前掲書、p. 46。
- 40) 富永祐治：『交通における資本主義の発展』岩波書店、1953、pp. 22-23。
- 41) 児玉幸多編：前掲書、p. 297。
- 42) 同上書、p. 298。
- 43) 「小車一件写」（1857）近藤恒次編『東海道御油・赤坂宿交通史料』国書刊行会、1980、pp. 101-108。
- 44) 児玉幸多編：前掲書、p. 345。
- 45) 中井竹山：「草茅危言」（1789）『日本経済大典 第二十三巻』啓明社、1929、pp. 442-443。
- 46) 齊藤俊彦：『人力車』産業技術センター、1979、p. 30。
- 47) 同上書、p. 30。
- 48) 警視庁史編さん委員会編：『警視庁史 明治編』警視庁史編さん委員会、1959、p. 351。
- 49) 田村喜宗治：「伊勢参行紀行」（1863）『笠懸村誌別巻三 資料編 近世史料集』笠懸村、1989、p. 254。
- 50) 本稿ではこの車が「引く」ことによって進むものであると考察したが、これが「押して」進む構造になっていたという可能性も否定し得ない。図7の人足が握っているのが「綱」ではなく「楫棒」であったとすれば、車を押して進むことができるからである。例えば、図6の中央右側に大坂のべか車的一种として描かれたような荷車であれば、楫棒を握って前に押して進むことが可能になる。この形状の荷車については「守貞漫稿」が同じくべか車的一种として「両替店に用ふる物。（中略）

後に棒を出し、これをもつて押して遣る。」(喜田川守貞:「守貞漫稿」(幕末期頃)前掲『近世風俗志(五)(守貞漫稿)』p. 240)と記しているように、楯棒を持って押して進む構造になっていたことが明らかである。しかしながら、「両替店に用ふる物」とその使用範囲が限定されていることからしても、この荷車は綱を引いて進むタイプのべか車に比して一般に広く用いられていたとは言い難い。また、当時一般に普及していた大八車やべか車、さらに後世の人力車が「引く」構造であったことからしても、「押す」ことによって進むこの車は例外的なものであったといわねばなるまい。したがって、その車が街道筋にまで及んで広く用いられていたとは考え難いのである。仮に図7の車が楯棒によって操作するものであったとしても、その形の車が諸史料において「べか車」として紹介されているという点では、その運搬方法がべか車に類似していることに相違ない。ともあれ、図7の人足が握っていたのが綱であるかどうかの判断にはなお一層の検討を要するが、後述するようにアーネスト・サトウが「人間が引く小型で無蓋の乗合車」と表現していることからしても、幕末期の東海道筋を走っていたこの種の車は「引く」ことによって進む構造のものが主であっ

たと本稿では見なしておきたい。

- 51) 野口市郎左衛門:「道中日記帳」(1863)『阿見町史編さん史料集(四)』阿見町史編さん委員会, 1980, p. 120.
- 52) これと近い時代の旅日記に記載された馬の値段をみると、安政4(1857)年正月の東海道原宿付近で200文を支払っているものや(『伊勢大々西国三拾三所順道中日記』『騎西町史 近世資料編』騎西町教育委員会, 1988, p. 618), 同年12月に原〜吉原間を124文で乗っているものがあることがわかる(『伊勢参宮道中記』『所沢市史 近世史料II』所沢市, 1983, p. 431)。ゆえに、100文で乗車できたこの荷車は比較的安価であったといえよう。
- 53) 錦織五兵衛義蔵:「中仙道十四垣根・東海紀行」(1865)木村至宏校注『日本都市生活史料集成 八宿場町篇』学習研究社, 1977, p. 604.
- 54) 同上書, p. 610.
- 55) サトウ:「日本における一外交官」坂田精一訳『一外交官の見た明治維新(上)』岩波書店, 1960, pp. 272-273.
- 56) サトウ:「明治日本旅行案内」庄田元男訳『明治日本旅行案内〈上巻〉カルチャー編』平凡社, 1996, p. 32.